

Koordinierung im öffentlichen Personennahverkehr dargestellt am Beispiel des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)

Grabe, Walter

Veröffentlicht in:
Abhandlungen der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft Band 30, 1979,
S.7-18



Verlag Erich Goltze KG, Göttingen

Koordinierung im öffentlichen Personennahverkehr

dargestellt am Beispiel des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)

Von **Walter Grabe**, Hamburg

In städtischen Verkehrsregionen, in denen für die Bedienung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mehrere Verkehrsträger zuständig sind, ergibt sich die Notwendigkeit, das ÖPNV-System zu koordinieren und zu vereinheitlichen. Dies ist u. a. für den Benutzer des Systems, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen, vornehmlich aus der Sicht der Betreiber, erforderlich. Nachteile eines nicht integrierten Verkehrsangebotes innerhalb eines Verkehrsraumes, in dem beispielsweise verschiedene Unternehmen sich die Verkehrsbedienung teilen und der Fahrgast mehrere Fahrtausweise erwerben muß, können damit weitgehend beseitigt werden.

Als Kooperationsform in der Reihenfolge von „losen Verbindungen“ zwischen zwei oder mehreren Verkehrsbetrieben des ÖPNV, z. B. durch Absprachen über Formen der Zusammenarbeit, bis hin zu Fusionen, bei denen die einzelnen Verkehrsträger ihre Selbständigkeit vollständig aufgeben, sind folgende Modelle zu nennen:

- Die Verkaufsgemeinschaft (Absprachen über wechselseitigen Verkauf von Fahrausweisen).
- Die partielle tarifliche Zusammenarbeit (Absprachen verschiedener Verkehrsunternehmen in Teilbereichen des Tarifs oder Netzes), so zum Beispiel durch:
 Additionstarif (Anschlußfahrausweis),
 Übergangstarif,
 Durchtarifierung (auf einer Strecke),
 Gemeinschaftstarif (auf gemeinsamer Linie).
- Die Tarifgemeinschaft (einheitlicher Tarif im Gebiet der Partner).
- Die Verkehrsgemeinschaft (verkehrliche Zusammenarbeit).
- Der Verkehrsverbund (die Koordinierungsaufgaben werden einer besonderen Organisation übertragen. Die Verbundunternehmen behalten ihre rechtliche Selbständigkeit).
- Die Fusion (die Unternehmen verschmelzen zu einem Gesamtverkehrsträger und verlieren damit ihre Eigenständigkeit).

1. Merkmale eines Verkehrsverbundes

Die Merkmale eines Verkehrsverbundes bestehen im wesentlichen in der Delegation bestimmter Aufgaben an eine Dachgesellschaft unter gleichzeitiger Wahrung der rechtlichen Selbständigkeit der Verkehrsunternehmen und in der organisatorischen Konstellation, die hierfür erforderlich ist. Der Verbund kann als verbindende

Klammer der Verbundgesellschaften bezeichnet werden. Für den Fahrgast, der sich weniger dafür interessiert, wem z.B. der Bus gehört, in dem er gerade fährt oder welcher Unternehmer für den Betrieb zuständig ist, erscheint der Verbund als eine Einheit des ÖPVN, der für den gesamten Raum der Stadtregion seinen „Gesprächspartner“ darstellt. In dieser Funktion ist der Verbund der Anwalt des Fahrgastes. Er vertritt ihn nach außen (z.B. bei Behörden und Planungsinstanzen) und nach innen (z.B. gegenüber den Verkehrsunternehmen).

2. Aufgaben des Hamburger Verkehrsverbundes

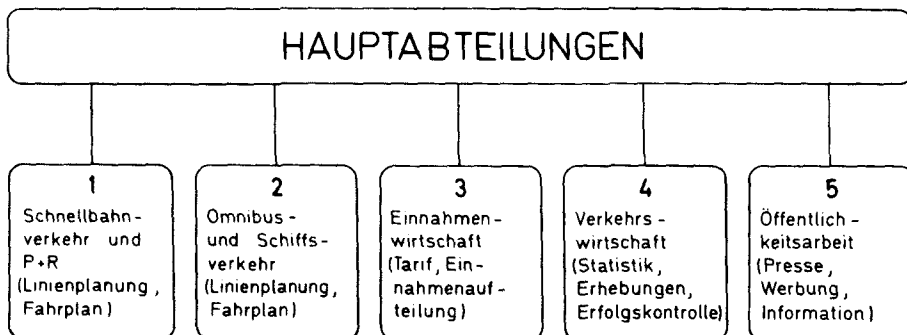
Die wesentlichen Aufgaben, die der Verbund betriebsneutral, interessenneutral und wettbewerbsneutral zu erfüllen hat, sind im folgenden aufgeführt:

- Verkehrsforschung
- Netzgestaltung und Linienführung
- Fahrplanwesen
- Tarifwesen und Fahrgastbedienung
- Einnahmenaufteilung (auf die Partner nach Maßgabe der angeforderten Betriebskapazitäten und -leistungen)
- Verkehrsstatistik
- Verkaufsförderung
- Fahrgastinformation
- Öffentlichkeitsarbeit

Diese Aufgaben werden im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) von den fünf Hauptabteilungen

- Schnellbahnverkehr und P + R,
- Omnibus- und Schiffsverkehr,
- Einnahmenwirtschaft,
- Verkehrswirtschaft und
- Öffentlichkeitsarbeit

wahrgenommen. In Bild 1 ist das Organisationsschema dargestellt.



*Bild 1:
Organisationsschema des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) mit seinen
fünf Hauptabteilungen*

Den Verbundgesellschaftern sind u. a. die folgenden Aufgaben zugeteilt:

- Bereitstellung der Betriebsanlagen und der Verkehrsmittel
- Erbringung der Betriebsleistung und ihre Überwachung
- Erhebung des Fahrgeldes (der Verbund nimmt die Einnahmezuscheidung an die Partner nach den angeforderten Betriebskapazitäten und -leistungen vor).

Durch diese Art der Verteilung der Aufgaben auf den Verbund und seine Partner geht der Anreiz für die einzelnen Unternehmen, wirtschaftlich zu arbeiten, in keiner Weise verloren. Dieses ist für die Träger des Defizits und auch für die Fahrgäste wichtig und ist deshalb besonders hervorzuheben.

Das Rückgrat der Verkehrsbedienung innerhalb des integrierten Verkehrssystems ist in Hamburg das Schnellbahnnetz, bestehend aus U- und S-Bahn der beiden Hauptpartner Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft und Deutsche Bundesbahn. Verkehrlich sind beide Systeme zu einer Einheit geworden. Omnibusse und zum Beispiel auch die Fährschiffe im Hafen, die verschiedenen Verbundpartnern gehören, haben im wesentlichen Zubringerdienste zu leisten.

Strukturentwicklung

Die Abstimmung der Nahverkehrsstrategie auf die Stadtentwicklung besitzt erhebliche Bedeutung im Rahmen der verkehrlichen Aspekte eines Verkehrsverbundes. So soll Einflußnahme auf die Stadtentwicklungspolitik im Sinne einer positiven Beeinflussung des modalsplit zu Gunsten des ÖPNV, zum Beispiel durch die Mitsprache bei der Bauleitplanung und der Generalverkehrsplanung und bei den einzelnen Bebauungsplänen, genommen werden.

Mit dem „Hamburger Dichtemodell“, das zur Zeit auf weitere Nutzungsarten, wie Mischnutzungen, City- und Arbeitsstättengebiete erweitert wird, sollen verkehrliche und städtebauliche Zielvorstellungen für einen größeren zukünftigen Zeitraum festgelegt werden. Es ist ein an der Verkehrsgunst der Schnellbahnen orientiertes Konzept der Wohndichte Verteilung im flußläufigen Einzugsbereich der Stationen. Die hohen Investitionen, besonders für Schnellbahnen, lassen sich nur durch hohe Fahrgastzahlen und damit durch niedrigere spezifische Betriebskosten rechtfertigen.

Netzplanung

Netzbildung, Netzerweiterung und Netzumformung sind wesentliche verkehrliche Aufgaben, die der Verbund für die Partner ausführt.

Die S-Bahn-Netzergänzungsstrecke vom Hauptbahnhof über Landungsbrücken zum bisherigen Kopfbahnhof Altona (City-S-Bahn) wurde am 19.4.1979 in Betrieb genommen. Da in den Einzugsgebieten der neuen Haltestellen der öffentliche Nahverkehr durch die City-Linie bedient wird, ist es erforderlich, das bisherige Busnetz neu zu gestalten.

Dem Planer stehen inzwischen für Netzentwicklungen moderne Reduktionsverfahren zur Verfügung, die sich der EDV-Technik bedienen. Ausgehend von einem

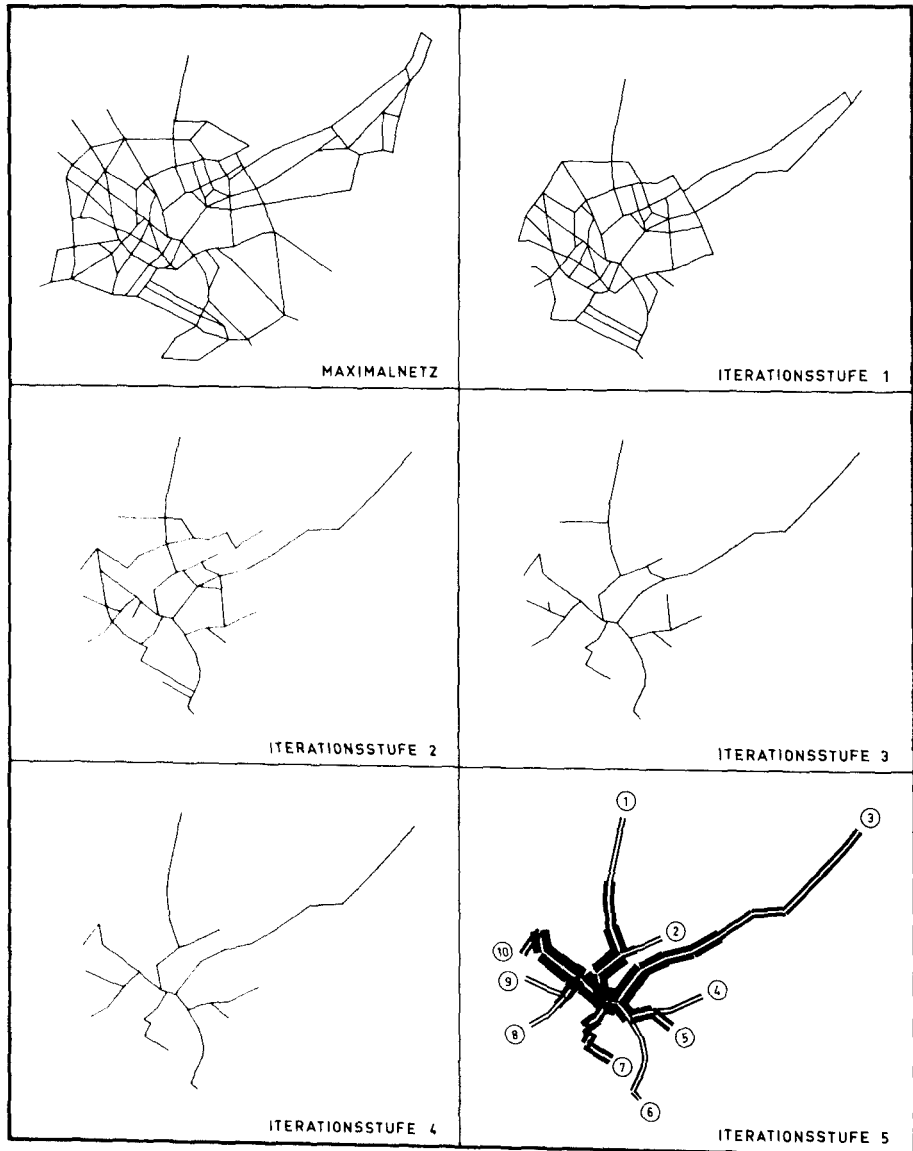


Bild 2:
Netzplanung mit Hilfe der EDV

Maximalnetz (Bild 2, links oben), das alle möglichen Streckenführungen beinhaltet, erfolgt die kapazitätsabhängige Bündelung der Verkehrsnachfrage auf dem Netz durch einen gewichteten Kostenansatz der Form:

$$KG_i = G_1 (KB_i/C_i) + G_2 \cdot KT_i,$$

worin KG_i der monetär bewertete Widerstand eines Netzelementes,
 KB_i die Bau- und Unterhaltungskosten eines Netzelementes,
 C_i die Belastung eines Netzelementes,
 KT_i die Zeitkosten der Benutzer für das Befahren des Netzelementes
 und G_1, G_2 die Gewichtung der Kostenanteile
 bedeuten.

Die Funktion beinhaltet veränderbare Gewichte der betreiberbezogenen und der nutzerzugehörigen Kosten sowie die aus der Quelle–Ziel–Matrix abgeleiteten Streckenbelastungen. Die einzelnen Iterationsschritte werden auf einem Plotter grafisch dargestellt. Das Ergebnis der Netzreduktion wird in Form eines Belastungsbildes auf dem Plotter erstellt (Bild 2, rechts unten).

Dieses Netz-Planungsverfahren ist in einem Ergebnisbericht eines Forschungsvorhabens ausführlich erläutert, das an dem Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover durchgeführt wurde.

Verkehrsangebot

Für die gleichwertige und damit für die Partner des Verbundes und für die Fahrgäste des HVV „gerechte“ Bedienung in verkehrlich vergleichbaren Gebieten des Hamburger Verkehrsraumes soll zukünftig die sinnvolle Anwendung eines in der Entwicklung befindlichen Bedienungsmodells sorgen.

Bei diesem Modell wird von der Überlegung ausgegangen, jedem Einwohner von Hamburg grundsätzlich die Möglichkeiten zu bieten, seinen Arbeits- oder Ausbildungsplatz sowie alle bedeutsamen Einkaufs-, Kultur- und Sportstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Für die Bemessung des Leistungsangebotes sollen zweckmäßige Maßstäbe unter Berücksichtigung der Struktur des zu bedienenden Gebietes (zum Beispiel Einwohner- und Beschäftigtendichten) und der verkehrlichen Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel hinsichtlich der Bedienungsqualität gefunden werden.

In dem Modellansatz wird ein Grundverkehrsangebot definiert, das unter Beachtung einer gewünschten Attraktivität im ÖPNV für die einzelnen Verkehrszeiten bestimmte Vorgaben hinsichtlich Fahrtenhäufigkeit, Besetzungsgrad und Anschlußbindungen fixiert. Gemäß der verkehrspolitischen Zielvorstellung bilden die Schnellbahnen in Hamburg das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung. Für sie ist ein möglichst häufiges Fahrtenangebot vorgesehen, damit sie wirkungsvoll mit dem Pkw konkurrieren können.

Park-and-Ride-Verkehr

Der Pkw gewinnt als Zubringer im Rahmen des Park-and-Ride (P+R)-Verkehrs größere Bedeutung. Das Park-and-Ride-System erfordert für seine Funktionstüchtigkeit die Erfüllung einiger Voraussetzungen, die kurz aufgezählt werden:

- Begrenzte und den Gesamtwünschen der Pkw-Fahrer nicht entsprechende Anzahl an Abstellmöglichkeiten (oder anders ausgedrückt: „dosierte“ Parkraumnot) in der Innenstadt. Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten für die Pkw wird in der City von Hamburg konstant gehalten.
- Zeitvorteil bei Anwendung des P+R-Systems gegenüber der Fahrt allein mit dem Pkw bis zum Ziel (zum Beispiel im inneren Stadtbereich).
- Größere Verkehrsräume und dadurch längere Fahrwege auf den Verkehrsmitteln des ÖPNV von der P+R-Haltestelle bis zur Zielhaltestelle, die zum Beispiel in der Innenstadt liegt.
- Sauberkeit und Sicherheit auf den Parkplätzen oder Parkgaragen. (Diese Aufgaben sind u. a. einer P+R-Gesellschaft in Hamburg übertragen worden.)
- Modern gestaltete P+R-Anlagen mit kurzen, möglichst wettergeschützten Wegen vom Abstellplatz bis zum Einstiegsort in das Verkehrsmittel des ÖPNV.

Im HVV-Raum gibt es derzeit fast 50 P+R-Anlagen an Schnellbahnstationen mit insgesamt ca. 7200 Abstellplätzen. Die mittlere Auslastung der P+R-Anlagen in Hamburg beträgt 80%.

Mit dem Ziel, gesicherte Bemessungsgrundlagen für den weiteren Ausbau des P+R-Systems zu erhalten, hat der HVV seine Untersuchungen über die Motivation und Annahme des P+R-Verkehrs intensiviert. So konnten durch Korrelationen zwischen Verkehrsdaten und der genutzten Anzahl von Abstellplätzen¹⁾ auf „eingefahrenen“ Anlagen fundierte Bemessungsgrundlagen geschaffen werden.

Tarifgestaltung

Der für das gesamte Verkehrsgebiet geltende Gemeinschaftstarif ist eine unabdingbare Voraussetzung für die verkehrliche Integration in einem Verkehrsverbund. Das Tarifsystem soll nicht nur einheitlich sein, es muß auch begreifbar sein, ebenso wie zum Beispiel die Bedienung der Mehrpreisautomaten an den Stationen einfach sein sollte. Ziel sollte sein, daß in allen Städten der Bundesrepublik Deutschland ein gleichartiges Grund-Tarifsystem gilt und die gleichen Fahrausweisautomaten eingesetzt werden.

Gemeinschaftstarif bedeutet u. a.:

- Der Fahrgast soll auf allen Verkehrsmitteln die gleichen Fahrausweisarten unter gleichen Bedingungen benutzen können.
- Der Umsteiger wird preislich im Grundsatz wie der Geradeausfahrer behandelt.

¹⁾ Köhler, U.: „P+R-Verkehr in der Region Hamburg“, Verkehr und Technik, Heft 1/1978.

Die Tarifgestaltung beeinflusst auch den Betriebsablauf zum Beispiel an den Haltestellen des Oberflächenverkehrs. Die Hinwendung der Fahrgäste zu den abfertigungsminimierenden Zeitkarten, insbesondere zum Abonnement, sollte positiv beeinflusst werden, selbstverständlich unter Beachtung der Einnahmeergiebigkeit des Gesamtarifsystems. Beim Abonnement gibt der Kunde eine Abbuchungsermächtigung für sein Konto über ein Jahr und erhält (zum Preis von etwa 10 Einzel-Monats-Zeitkarten) einen Jahresfahrausweis für die von ihm gewählten Netzteile.

Fahrgastinformation

Der Bereich der Fahrgastinformation bedarf der besonderen Aktivität des Verbundes, insbesondere für den Bereich des Oberflächenverkehrs.

Zur Fahrgastinformation gehören u. a.:

- das Fahrplanbuch,
- die zentrale und stationäre Information über Fahrgelegenheiten,
- die Haltestelleninformation und
- die Tarifinformation.

Im Hamburger Raum wird mit Unterstützung des Bundesministeriums für Forschung und Technologie (BMFT) ein automatisches Fahrplan-Informationssystem (AFI) entwickelt, das mit der bekannten „Elektronischen Fahrplanauskunft“ der Deutschen Bundesbahn vergleichbar ist. Ein hierfür konstruierter Automat gibt beispielsweise auf dem Frankfurter Hauptbahnhof Fahrplanauskünfte für Reisen, die in Frankfurt beginnen und deren Ziele an den Hauptstrecken der Bahn liegen.

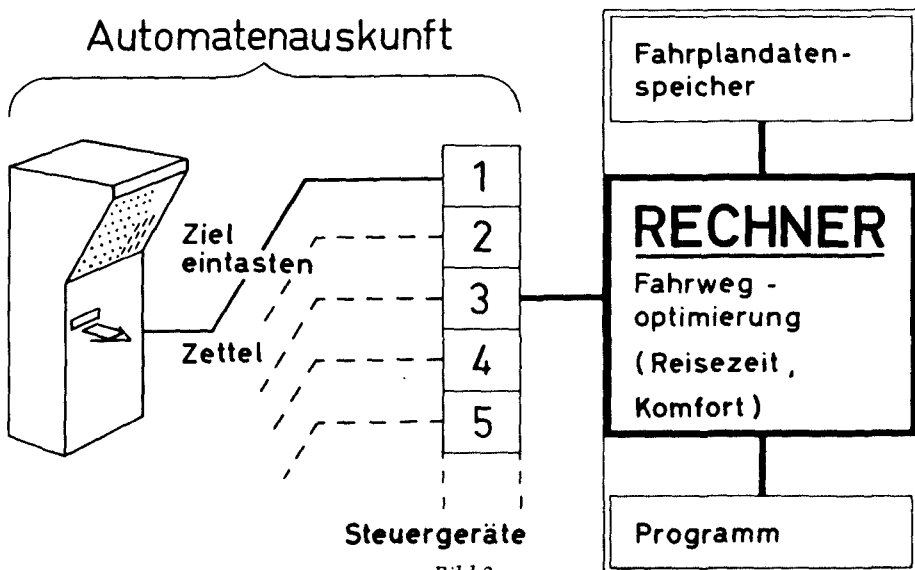


Bild 3:
Fahrplanauskunft am Automat

Das für Hamburg vorgesehene System wird zunächst fünf Auskunftsautomaten (Bild 3 links) auf Schnellbahnhaltstellen erhalten. Der auskunftsuchende Fahrgast tastet die Schlüsselnummer (z.B. eine vierstellige Zahl) der Zielhaltestelle, die er aus einem Mikrofilm-Lesegerät oder aus einem Verzeichnis entnommen hat, in den Automaten ein. Der Zielwunsch (im gesamten HVV-Bereich gibt es über 2600 Haltestellen und 207 Buslinien, die ein Fahrgast hinsichtlich Lage und Linienführung nicht übersehen kann) wird über das zugehörige Steuergerät dem Rechner zugeleitet. Mit Hilfe eines Routensuchprogramms wird der günstigste Fahrweg ermittelt. Die Fahrtsempfehlung wird nach etwa 15 Sekunden ausgedruckt. Auf dem ausgeworfenen Zettel werden voraussichtlich die Informationen:

- Abfahrtszeit,
 - zu benutzende Linien,
 - Umsteigehaltestellen,
 - Ankunftszeit und der
 - Fahrpreis
- angegeben.

Die Auswahl der Fahrtsempfehlung erfolgt im wesentlichen nach den Benutzerinteressen:

- Reisezeit,
- Annehmlichkeit,
- und
- Bedienungskomfort,

wobei es insbesondere gilt, zwischen einer längeren Fahrt ohne Umsteigen und einer kürzeren Fahrzeit mit Umsteigen abzuwägen.

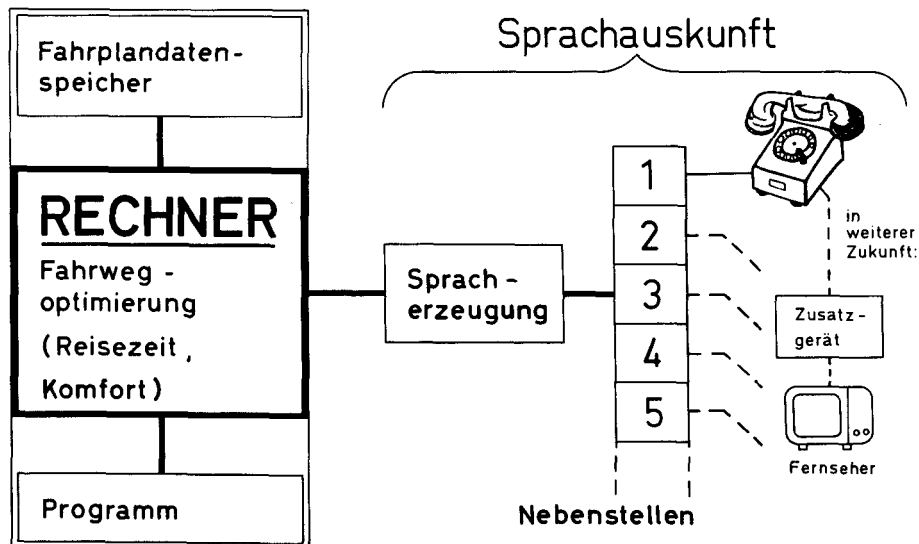


Bild 4:
Fahrplanauskunft am Telefon

In einer zweiten Stufe wird der gleiche Rechner (links im Bild 4) über einen synthetischen Spracherzeuger und Nebenstellen an eine Auswahl, später an alle Telefone im HVV-Bereich angeschlossen werden. (Das gesamte System wurde funktionstüchtig auf der IVA [= Internationale Verkehrsausstellung in Hamburg: 1.6.–30.6.1979] der Öffentlichkeit vorgestellt.)

Will der Fahrgast zum Beispiel von einer Haltestelle 2739 zu einer Haltestelle 6174 (die Schlüsselzahlen sind dem Anhang des Telefonbuches zu entnehmen) fahren, so wählt er zuerst die Telefon-Nummer der automatischen Fahrplanauskunft. Eine künstlich erzeugte Stimme fordert daraufhin auf, die Schlüsselzahlen der Einstieg- und der Zielhaltestelle nacheinander mit Hilfe der Wählscheibe einzugeben.

Nach Eingabe der Daten optimiert der Rechner nun auf die gleiche Weise wie für die Automatenauskunft beschrieben, den Fahrweg. Die synthetische Stimme gibt nach etwa 15 Sekunden die Angaben so oft durch, bis der Hörer aufgelegt wird oder eine festgelegte Höchstzeit erreicht ist.

Denkbar wäre in weiterer Zukunft auch die grafische Darstellung der Auskunft auf einem Fernsehapparat mit Hilfe eines Zusatzgerätes zwischen Telefon und Fernseher (rechts im Bild 4 angedeutet). Hierfür sind noch umfangreiche Entwicklungsarbeiten erforderlich, obwohl die Technik bereits existiert.

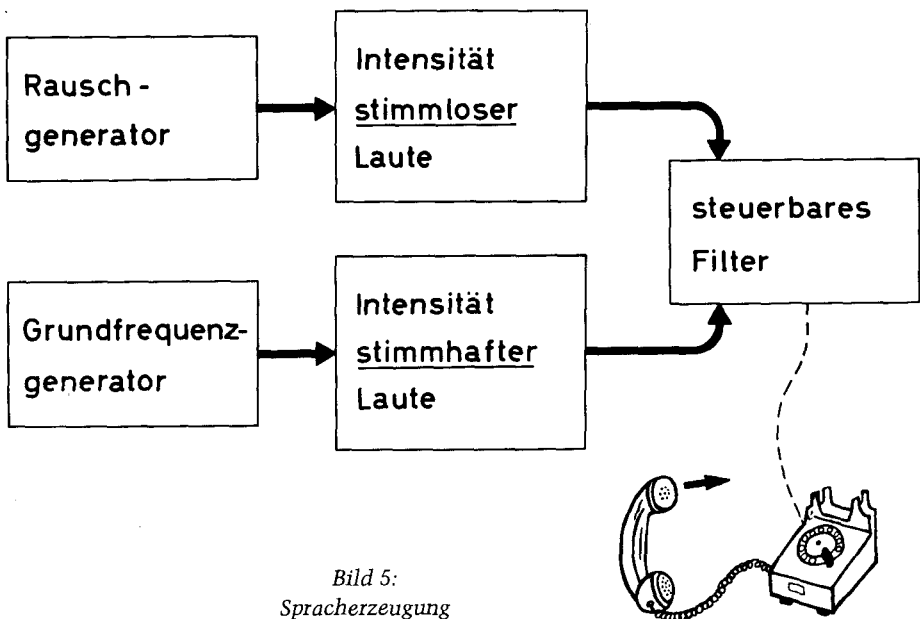


Bild 5:
Spracherzeugung

Der Spracherzeuger (vgl. hierzu Bild 5), auch „VOCODER“ genannt, arbeitet nach Angaben der Firma Dornier-System, die sich u. a. bereits intensiv mit künstlich erzeugten Sprachen befaßt hat, stark vereinfacht wie folgt:

Ein steuerbares Filter mischt stimmlose, aus einem Rauschgenerator erzeugte Laute mit stimmhaften Lauten zu akustischen Elementen, die zu Silben und Worten zusammengestellt werden. So kann jedes beliebige Wort und natürlich auch jede gewünschte Sprache nachgebildet werden.

Die Sprache läßt sich bereits gut verstehen. Sie klingt allerdings noch etwas ungewohnt und unpersönlich; aber die weitere Entwicklung der Sprachtechnik wird sicher noch Fortschritte möglich machen.

Die Auskünfte, die sich automatisch beantworten lassen, sollen in Zukunft weitgehend mit Hilfe der Technik gegeben werden. Zweifellos bleiben aber auch Fragen oder Beschwerden, die erfreulicherweise ausschließlich durch einen Menschen beantwortet bzw. entgegengenommen werden können.

Öffentlichkeitsarbeit

Die noch vielfach in ihrer Wirkung und Notwendigkeit weit unterschätzte Öffentlichkeitsarbeit eines Verkehrsverbundes hat sich als Sprachrohr der Verbundgesellschaft und als zentraler Ansprechpartner für die Fahrgäste zu verstehen. Mit Hilfe der bekannten Medien, wie Presse, Rundfunk und Fernsehen, sind

- Informationen,
- Verkaufsförderung,
- Werbung, auch kooperative Werbung und
- Imagepflege

aktiv zu betreiben. Der Fahrgast des Verbundes muß stets darin bestärkt werden, daß er sich richtig verhält, wenn er öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Neue Kunden, auch Gelegenheitsfahrer, besonders für die „ruhigen“ Verkehrszeiten, sind zu gewinnen. Als Beispiel sei hier die mobile Informationsstelle, das sogenannte „Informationsauto“ genannt, das die HVV-Information direkt bis zum Kunden bringt, zum Beispiel zu entlegenen Wohnsiedlungen, Altersheimen oder zur Überseebrücke, wenn gerade viele Schiffe in Hamburg eintreffen.

Betriebliche Aspekte

Wenn das Schwergewicht der Ausführungen auf den verkehrlichen Fragen gelegen hat, so ist der Grund hierfür, daß die betrieblichen Aspekte in Hamburg im wesentlichen „Sache“ der neun Gesellschafter des HVV sind. Als letzter, also neunter Partner, ist nun auch die Seetouristik und Fährschiff AG (HADAG) mit ihren Fähren im Hafengebiet dem Verbund beigetreten. Damit sind alle öffentlichen Nahverkehrsunternehmen in Hamburg im HVV vertreten.

Bei der Entwicklung von Vorgaben für die Gestaltung und die Technik der Fahrzeuge wirkt der Verbund maßgebend mit. Vorrang haben Forderungen, die sich auf die Erfüllung bekannter Fahrgastwünsche beziehen, so zum Beispiel: bequeme Ein- und Ausstiege (Türbreite, Stufenhöhe), bequeme Sitzplätze, Haltestangen, Fensterhöhen, Fahrgeräusche, Lüftung und Heizung.

Die Größe der von den Betrieben zur Erfüllung der betrieblichen Leistungsanforderungen benötigten Fahrzeugzahlen, Vorgaben über Art und Umfang von Fahrzeugbeschaffungen oder auch – falls erforderlich – über Reduzierung der Fahrzeugparks eines oder mehrerer Partner, plant und bestimmt der Verbund, ebenso wünschenswerte Ausmusterungen älterer Wagen oder Schiffe und Ersatz durch neue Fahrzeuge.

Ein moderner Wagenpark und ein großer Anteil neuer Fahrzeuge erhöht das Image des ÖPNV erheblich und trägt damit zur Erhaltung und Verbesserung der Umweltqualität in den Stadtgebieten bei. Jeder mit dem ÖPNV unzufriedene Fahrgast, der zum Pkw abwandert, würde die Umwelt mit seinem Auto durch Lärm und Abgase sowie durch den Flächenbedarf für Fahren und Parken zusätzlich belasten. Der ÖPNV benötigt dagegen im Innenstadtbereich keine Abstellmöglichkeiten.

Zu den Aufgaben der Verbundgesellschaften gehören u. a., wie bereits ausgeführt, die Erbringung der Betriebsleistung und ihre Überwachung. Als Beispiel dafür, daß die Verkehrsunternehmen eigenverantwortlich handeln, hier nun zum Problem der Gewährleistung der Fahrgastsicherheit bei der Zugabfertigung zwei Beispiele:

Bei der AKN, einer Vorortbahn im Norden des Verbundgebietes, sind in den neuen Fahrzeugen ausfahrbare Klappspiegel vorhanden, die es dem Fahrer vor der Ausfahrt aus einer Station ermöglichen, sich von der Beendigung des Einsteigevorganges zu überzeugen. Das Abfertigungspersonal auf den Haltestellen konnte eingespart werden.

Die Deutsche Bundesbahn hat mit gutem Erfolg die Zugabfertigung mehrerer Haltestellen auf der S-Bahnstrecke Hamburg/Hauptbahnhof – Bergedorf in einer Zugabfertigungszentrale zusammengefaßt. Hier wird das Fernsehen zu Hilfe genommen. Das System soll im S-Bahn-Bereich weiter ausgebaut werden.

Rechnergesteuerte Leitstellen, die es ermöglichen, den Betrieb an zentraler Stelle zu überwachen, gehören ebenfalls in den alleinigen Verantwortungsbereich der Unternehmen.

3. Zusammenfassung

In Hamburg liegen nun seit der Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes im Jahre 1965 mehr als 10 Jahre Erfahrungen mit dieser Form der Koordinierung im ÖPNV vor.

Die Erfahrungen sind gut. Es sind deshalb weitere Gründungen von Verkehrsverbünden erfolgt, nämlich:

- in München der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVG),
- in Frankfurt der Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund (FVV) und inzwischen auch in Stuttgart der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS).

Vor kurzem wurde der bisher größte Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gegründet. In einem 5000 km² großen Kooperationsraum wird eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen im VRR koordiniert.

Bei dieser Aufzählung wurden nur die Formen des Zusammenschlusses beachtet, die den Namen „Verbund“ tragen. Es gibt auch andere Arten der Koordinierung, die schon in größerer Zahl in der Bundesrepublik Deutschland anzutreffen sind. Als ein Beispiel hierfür sei der „Großraum Hannover“ genannt.

Durch einen Verkehrsverbund können eine ganze Reihe von Vorteilen für den Benutzer und den Betreiber des ÖPNV-Systems erreicht werden. So kann beispielsweise der ÖPNV auf eine höhere Qualitätsstufe angehoben werden. Sicher sind auch Rationalisierungseffekte, zum Beispiel durch Entfallen von unwirtschaftlichen Parallelverkehren möglich. Ein Verbund ist durchaus leichter in der Lage als das einzelne Unternehmen, volkswirtschaftlich zu arbeiten, sowie verkehrs- und gesellschaftspolitische Zielsetzungen wirkungsvoller zu unterstützen und betriebswirtschaftliche Nöte der Verkehrsunternehmen zu mildern.

Man sollte sich allerdings davor hüten, anzunehmen, daß durch die Schaffung eines Verkehrsverbundes in einer städtischen Verkehrsregion alle Probleme verkehrlicher oder besonders wirtschaftlicher Art bereits gelöst sind oder gelöst werden können, hierzu bedarf es ständiger aktiver Anstrengungen des Verbundes einschließlich seiner Partner.